

OPINIE



LIES VAN CAUTER

## De twee gezichten van de verkeersbordendatabank

Lies Van Cauter doctoreert aan het Instituut voor de Overheid (KU Leuven) over het falen van interbestuurlijke informatiesystemen in Vlaanderen.

20 januari 2015



2©Bas Bogaerts



©Lies Van Cauter

De Nederlandse verkeersdeskundige Hans Monderman pleit voor minder verkeersborden en wegmarkeringen omdat bestuurders dan alerter zouden rijden. Experimenten in o.a. Denemarken, Groot-Brittannië en Nederland tonen aan dat er minder doden vallen op 'bordarme' wegen en dat bestuurders er automatisch voorzichtiger rijden (slimme mobiliteit). Belgische politici willen de wildgroei van verkeersborden al jaren aanpakken. Er is een partijoverschrijdende consensus pro slimme mobiliteit. Een eerste stap is het aantal en type verkeersborden in kaart brengen, de in 2008

gelanceerde verkeersbordendatabank moet hiervoor zorgen.

Iedereen lijkt het hierover eens en toch is de verkeersbordendatabank verre van up-to-date. In de [parlementaire debatten van 15 januari 2015 \(DM 15/01\)](#) worden gemeentelijke en enkele Vlaamse administraties "onwil" en "het verzaken van hun bijhoudingsplicht" verweten. We analyseerden waarop deze stellingen gebaseerd zijn.

### **Problemen in het verleden**

In het kader van een doctoraatsonderzoek aan de KU Leuven werden 130 van de 308 Vlaamse gemeenten over de verkeersbordendatabank bevraagd. 26 van die lokale besturen zijn nooit met de databank gestart. Waarvan 7 steden omdat ze een eigen niet compatibele databank hadden en 19 kleine gemeenten bij gebrek aan capaciteit.

Zij die wel deelnamen ondervonden al snel log-in problemen en bugs, data gingen verloren en het invoeren van gegevens of maken van rapporten bleek erg tijdrovend. Het gebruik van de databank had voor hun lokaal

verkeersbeleid weinig meerwaarde. Het gebruik bij de bevroagde gemeenten viel kort na de implementatie terug naar 38 op 130, wat nefast was voor de datakwaliteit. De reputatie was op een bepaald moment zo beschadigd dat gemeenten die de databank nog niet gebruikten, besloten om er niet mee te beginnen.

Sommigen creëerden een eigen informatiesysteem, andere gemeenten besloten te wachten tot het systeem beter functioneerde. In maart 2013 werd het informatiesysteem grondig geüpdatet. Een aantal gemeenten (her)begon met de verkeersbordendatabank, maar het aantal gebruikers bleef beperkt.

### Toekomstige oplossing

Hoe moet het nu verder? In de parlementaire debatten wordt gepleit om "na de wortel de stok te hanteren". Die "stok" is een wettelijke verplichting om de verkeersbordendatabank up-to-date te houden. Bij andere Vlaams-lokale databanken heeft de Vlaamse overheid deze tactiek reeds toegepast. Het verleden leert dat daarbij een aantal niet wenselijke scenario's kunnen opduiken.



- Optie A: de gemeenten nemen deze verplichting ter harte, maar het secuur invullen van de databank gaat mogelijk ten koste van andere niet verplichte taken.
- Optie B: het is wettelijke verplicht, maar het niet invullen van de databank wordt niet bestraft. Niet alle gemeenten zullen actie ondernemen.
- Optie C: de databank wordt vlak voor een verplichte deadline ingevuld, maar is hierdoor niet continu up-to-date.
- Optie D: de databank wordt minimaal ingevuld.

Er zijn ook alternatieven: 'de zoete wortel'. Ten eerste zouden gemeenten een financiële vergoeding kunnen krijgen voor het invullen van de databank. Lokale besturen zijn steeds op zoek naar extra financiering, maar vanuit Vlaams oogpunt lijkt dit niet opportuun in tijden van besparen. De databank heeft al 20 miljoen euro gekost. Bijkomend kunnen perverse effecten optreden: bijvoorbeeld het beperkt invullen om de financiering te

krijgen. Daarnaast blijkt dat als de financiële stimulans wordt afgeschaft, de invoer van data drastisch kan terugvallen. Een scenario dat zich bijvoorbeeld in 2014 voordeed bij de beëindiging van de samenwerkingsovereenkomst 'Milieu'.

De 'zoetste wortel' is de creatie van een 'win-win' scenario. In plaats van lokale besturen onwil te verwijten kan een duurzame relatie opgebouwd worden via een beperkt aantal maatregelen. Ten eerste opnieuw een grootschalig actief opleidingsprogramma waarin het doel, het wederzijds belang en het technisch gebruik verduidelijkt wordt. Ten tweede de uitbouw van een actieve bereikbare helpdesk. Ten derde het periodiek aantonen van het benutten van de databank in het beleid. Tot slot door bestaande databanken verder te koppelen en écht het 'only once principe' toe te passen.

Samengevat kan gesteld worden dat de gebruiksvriendelijkheid sinds de vernieuwing van het systeem drastisch verhoogd is, maar de databank nog onder het vroegere imago lijdt. Dialoog is meer dan ooit noodzakelijk. Het is tijd om lokale besturen daarbij vooral als partner te zien en niet als onwillige onderhorigen.